

Datum 2022-09-17
Diarienummer 04097/22

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet
[Adress]
103 33 Stockholm

Svar på remiss av Statens väg- och transportforskningsinstituts (VTI) Utredning av mål om ökad andel cykling i Sverige (Dnr I2022/01032)

Förslag på mål, målstruktur och ambitionsnivå:

- Övergripande mål: Cyklingen i hela Sverige ska öka så att tillgängligheten förbättras, folkhälsan stärks och klimat- och miljöpåverkan minskar.
- Etappmål 1: Cykelresornas andel av det totala antalet resor i Sverige ska öka till 20 procent år 2030 och till 26 procent år 2035, utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresande minskar.
- Etappmål 2: Cykelresornas andel av det totala persontransportarbetet i Sverige ska öka till 3 procent till 2035, utan att gång- eller kollektivtrafiken minskar.
- Delmål 1: Cykelresornas andel av det totala antalet resor i Sverige kortare än 10 km, ska öka till 30 procent år 2030 och till 45 procent år 2035, utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresande minskar.
- Delmål 2: Cykelresornas andel av det totala antalet resor för barn i grundskoleåldern i Sverige ska öka till 40 procent år 2030 och till 50 procent år 2035, utan att andelen gångresor minskar

Trafikkontorets svar:

Trafikkontoret tycker det är bra att kvantifierbara mål för att öka cyklingen tas fram och antas. Vi ställer oss också positiva till den föreslagna målstrukturen med ett övergripande mål av mer beskrivande karaktär, två etappmål och två delmål. Bedömningen är att målnivåerna är utmanande vilket är bra men det är svårt att avgöra om de är på en rimlig nivå.

I målformuleringarna står att cyklandet ska öka utan att andelen gång- eller kollektivtrafikresande minskar. Trafikkontoret önskar att *eller* byts ut till *och*, eftersom det inte är ett självändamål att behålla eller öka andelen kollektivtrafikresor.

Det är dock otydligt om de föreslagna målen täcker in det som uppdraget säger vad gäller ”att fram mål för ökad andel cykling, som ska syfta till att främja ökad cykling inom alla åldrar och socioekonomiska grupper”. Det föreslagna övergripande målet nämner ”hela Sverige” men det leder tankarna till cykling i olika delar av landet och inte till

socioekonomiska grupper. Det är bra att barn följs upp specifikt i delmål ett, men ytterligare mått skulle kunna behövas avseende sociodemografi. Förslagsvis skulle det övergripande målet kunna förtydligas: *Cyklingen i hela Sverige och för alla (åldrar och sociodemografiska grupper) ska öka så att tillgängligheten förbättras, folkhälsan stärks och klimat- och miljöpåverkan minskar.*

Förslag på uppföljning av föreslagna mål

Trafikkontorets övergripande svar:

I utredningen föreslås sju indikatorer och tillhörande mått som kan kopplas till de föreslagna målen. Överlag tycker vi att indikatorerna är relevanta, men att flera av måtten behöver vidareutvecklas och förtydligas. Trafikkontorets bedömning är att sju indikatorer och runt 20 mått kan bli för mycket att följa upp. Förslagsvis prioriteras utveckling och uppföljning av ett färre antal mått för att säkra så att uppföljning av dessa påbörjas så snart målen är antagna. Utveckling av ytterligare mått kan då ske efter hand.

Den nationella resvaneundersökningen är avgörande för uppföljning av etappmål, delmål och indikator ett och fem. Trafikkontoret vill därför trycka på vikten av att säkerställa att den ska fortsätta och det med en robust metod. Dessutom föreslår utredningen vissa mått som idag inte följs upp i den nationella resvaneundersökningen men som skulle kunna läggas till.

Att använda det Nationella cykelbokslutet för redovisning av utvecklingen av målen, indikatorerna och måtten är bra, men för att uppgifterna ska vara till hjälp behövs också någon form av analys göras för att öka kunskapen kring vad som påverkar utvecklingen och därmed vad som behöver göras. Det är en fördel att Nationella cykelbokslutet också redovisar uppföljning av antalet allvarligt skadade och omkomna cyklister vilket ger en samlad bild av utvecklingen mot en ökad säker cykling. Relaterad uppföljning sker också inom exempelvis Trafikverkets Målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet mot etappmålen 2030 och Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen. Det är viktigt att dessa drar nytta av varandra och samordnar sina mått och analyser.

Förslag på indikatorer och mått

Indikator 1: Välja cykeln oavsett ärende

Två mått som föreslås vara nyckelmått då de är kopplade till etappmålen är:

- andel cykelresor av det totala antalet resor
- andel cyklade kilometer av det totala persontransportarbetet

Trafikkontorets svar:

Väljs dessa mått blir det viktigt att även följa och redovisa det totala resandet, eftersom andelsmått kan leda till fel slutsatser om resandet totalt ändras. Mått som antal resor per invånare respektive cykel-km per invånare är enklare att tolka och borde ingå bland måtten. Uppföljning av totala reslängden på cykel är en bra input för att följa upp trafiksäkerhetsmått som risk att cykla.

Det finns begränsningar i kommuners möjlighet att följa upp dessa mått. Även om kommuner följer rekommendationer om att anpassa åldersgrupp och mätperiod i sina resvaneundersökningar blir det inte jämförbara resultat, bland annat på grund av vald resdefinition (huvudresor). En möjlighet för kommuner är att göra tilläggsurval ur den nationella resvaneundersökningen. I annat fall måste nuläge mm anpassas.

Indikator 2: En inbjudande miljö för cyklister

Trafikkontorets svar:

Trafikkontoret tycker att det är intressant att undersöka upplevelsen även hos potentiella cyklister, det är en viktig grupp. Däremot tror vi att det är svårt att utveckla mått på nationell nivå för indikator 2, eftersom de färdvägar svars personer relaterar till är på lokal eller regional nivå.

I Göteborg skulle vi kunna använda vår cykelattitydundersökning och undersökningen barns skolvägar för lokal uppföljning. Dessa undersökningar har representativt urval i befolkningen vilket är en förutsättning för god kvalitet.

Cyklistvelometern föreslås som en möjlig metod att utveckla vidare, men den skulle isåfall kräva en annan rekryteringsstrategi än dagens som bygger på självrekryterade svars personer (oftast cyklister). Urvalet hade då behövt göras så stort att det hade tillåtit nedbrytning på tolkningsbar nivå.

Indikator 3: En funktionell cykelinfrastruktur

Mått som föreslås:

- Antal kilometer cykelnät fördelat på gång- och cykelbana, cykelbana, cykelfält och cykelgata i NVBD.
- Andel cykelnät av det totala vägnätet (via NVDB.)
- Antal säkra cykelpassager fördelat på planskilda, cykelöverfart, signalreglerad eller annan ordnad passage i plan (via NVDB.)
- Andelen 30-sträckor av den totala gatulängden i tätorter (via NVDB.)
- Antal kilometer cykelgata (via NVDB.)

Trafikkontorets svar:

Indikatorn och mått kring en funktionell cykelinfrastruktur har fördelen att de går att agera på. De föreslagna måtten kan följas upp via NVDB, vilket är positivt. Dock ställer vi oss frågan hur relevant det är att exempelvis dela upp cykelvägnätet i olika typer av utformning. Det som också är viktigt för cyklister är hur sammanhängande det cykelbara nätet är och hur tillgängligheten ser ut. Trafikanalys har tagit fram förslag på tillgänglighetsindex för lokal tillgänglighet för lokala målpunkter mm som skulle kunna användas i detta sammanhang. I Göteborg utvecklar vi ett tillgänglighetsverktyg som analyserar/visualiserar tillgängligheten till olika typer av målpunkter för olika färdstätt. Barns tillgänglighet till skola kan vara ett särskilt viktigt område att följa upp. Väljer man att gå vidare med måtten ovan föreslår vi att det samordnas med likartade systemindikatorer i Trafikverkets målstyrning av trafiksäkerhetsarbetet.

Indikator 4: God kvalitet på drift och underhåll av cykelinfrastruktur

Mått som föreslås:

- Andel kommuner med god kvalitet på drift och underhåll av cykelvägar (via Nollvisionen).
- Andel cyklister nöjda med drift och underhåll av cykelinfrastrukturen i sin kommun, enligt Cykelfrämjandets cyklistvelometer.

Trafikkontorets svar:

Inom ramen för Trafikverkets uppföljning av trafiksäkerhetsutvecklingen (Nollvisionen) har man tidigare följt upp andel kommuner med god kvalitet på drift och underhåll, men indikatorn finns inte längre med bland de reviderade trafiksäkerhetsindikatorerna. Däremot finns det en ny indikator ”Systematiskt arbete för säker gång- och cykeltrafik”, som bygger på en enkät till kommuner. Här föreslår vi en samordning mellan de båda arbetena för att se vilka möjligheter som finns.

Cyklistvelometern föreslås som en möjlig datakälla för cyklister nöjdhet. Detta skulle i såfall kräva en annan rekryteringsstrategi än dagens som bygger på självrekryterade svars personer (oftast cyklister). Urvalet hade då behövt göras så stort att det hade tillåtit nedbrytning på tolkningsbar nivå.

I Göteborg ställer vi en fråga till cyklisterna om hur de upplever underhållet av cykelbanorna i vår cykelattitydundersökning. Vi hade kunnat fråga specifikt om vinterväghållning och barmarksunderhåll i vår undersökning. Vidare hade vi kunnat följa upp hur cyklingen utvecklas vinter respektive sommar.

Indikator 5: Individuella förutsättningar för att välja cykeln

Mått som föreslås:

- Cyklisters upplevelse av den kommun de cyklar mest i utifrån de individuella förutsättningarna (via Cykelfrämjandets cyklistvelometer).
- Nyförsäljning av cyklar och elcyklar (antal) (via branschföreningen Cykelbranschen)
- Antal anmälda och uppklarade cykelstölder (via Brottsförebyggande rådet (BRÅ))
- Genomsnittligt antal cyklar per invånare och per hushåll (via den nationella RVU:n).

Trafikkontorets svar:

Vi instämmer i att Cyklistvelometern kräver en annan rekryteringsstrategi än dagens om den ska vara utgångspunkt för mått om cyklisters upplevelse, jämför indikator 2.

Ytterligare frågor som kan vara intressanta att ställa i denna (eller annan undersökning) är:

- Tillgång till cykel – hur stor andel av invånarna äger eller anser sig att gång till en cykel.
- Andel som ha möjligheten att parkera sin cykel säkert vid bostaden.

Indikator 6: Institutionella förutsättningar för ökad cykling

Mått som föreslås:

- Antal nationella, regionala och kommunala cykelstrategier eller cykelplaner som är beslutade de senaste fem åren.
- Finansiell uppföljning – medel i miljoner kronor avsatta till cykling.
- Avsatta forskningsmedel inom olika områden (trafiksäkerhet, ökad cykling, trafikplanering, mm) i miljoner kronor.

Trafikkontorets svar:

Vi tycker att de föreslagna måtten är bra.

Indikator 7: Hela resan-perspektivet

Mått som föreslås:

- Möjlighet att ta med cykeln på kollektivtrafikresan.

Trafikkontorets svar:

Vi tycker det föreslaget måttet är bra, men skulle vilja att mått gällande cykelparkering vid kollektivtrafik tas fram. Förslagsvis andel tågstationer med möjlighet att låsa in cykeln, det vill säga extra säker cykelparkering.

Förslag på fortsatt arbete

I utredningen föreslås att en nationell handlingsplan som innehåller styrmedel och åtgärder för ökad cykling tas fram.

Trafikkontorets svar:

Utan en sådan handlingsplan kommer det inte vara möjligt att nå de föreslagna målen. Eftersom målåren ligger relativt nära i tiden vill trafikkontoret poängtera vikten av att en sådan handlingsplan tas fram skyndsamt och att den följs upp och revideras regelbundet.

Det är också önskvärt att kommunernas och regionernas betydelse och roll i att bidra till målen och följaktligen den föreslagna handlingsplanen tydliggörs.

De föreslagna målen och indikatorerna gäller hela Sverige och föreslås mätas på nationell nivå. Vårt förslag är att någon form av stöd tas fram för kommuner och regioner för uppföljning av prioriterade mått och indikatorer, alternativt att det görs nationellt med möjligheten att bryta ner datan till en kommunal nivå.